



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°07 avril 2017

Éditorial

Des chiffres mais pas beaucoup de lettres

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

De lettres d'explication, s'entend...

Nous vivons souvent dans un monde factice, mais il est de bon ton de faire semblant de ne pas s'en apercevoir. Ça permet à chacun d'apporter son petit grain de sel marin à la bouillabaisse, car le monde maritime n'y échappe pas.

Voyons deux exemples récents :

Le Boston Consulting Group vient de publier une étude sur les emplois générés par « l'économie bleue », avec des chiffres qui ont été repris un peu partout par la presse et quelques organisations : <http://tinyurl.com/j2f9mrp> alors que ces dernières années, on tournait autour d'environ 300 000 emplois, y compris les emplois induits. Et brusquement, on triple presque ce chiffre, sans donner le moindre détail sur la façon dont il a été obtenu...

En voici un autre, mondial cette fois :

On nous annonce que la passation en 2020 à un indice soufre de 0,50% coûtera aux armateurs (ou aux chargeurs) 60 milliards d'euros par an.

Rien que ça ! <http://tinyurl.com/jto3cgg>

Dans un cas comme dans l'autre, pourquoi pas ? On voit parfois des choses extraordinaires arriver très rapidement.

Cependant, l'auteur de ces lignes a une bonne habitude des statistiques et estimations en ayant établi un certain nombre dans sa carrière, commandées par ses clients armateurs ou autres.



Le B.A. BA était, dans chaque cas, de faire la liste de tous éléments devant être pris en compte, poste par poste, et d'y mettre un chiffre en regard, en s'aidant de statistiques officielles et en questionnant séparément les principaux acteurs du secteur afin d'avoir leur avis.

C'est un travail long, parfois fastidieux, mais lesdites estimations, d'une année sur l'autre, avaient une marge d'erreur vérifiée inférieure à 10%, parfois près de 5%. Ce qui prouve qu'elles n'étaient pas trop mal faites.

Hors, que voit-on ici ?

Dans le premier cas, rien : le BCG ne donne pratiquement aucun détail sur la façon dont les chiffres ont été obtenus. Passer presque du simple au triple pour les emplois mériterait cependant quelques explications, faute de quoi on pourrait penser que l'étude est fantaisiste, ce que nous nous garderons bien de suggérer.

La part de l'économie maritime est annoncée à 270 milliards d'euros, - chiffre fantaisiste-toujours sans la moindre idée du mode de calcul !

Il semblerait qu'il ait compris dans son étude un certain nombre de paramètres étrangers aux métiers de la mer, si ce n'est leur proximité du littoral...

Dans le second cas, ça n'est guère mieux : soixante milliards de dollars de surcoût.

Certes, les soutes améliorées coûteront plus cher, c'est évident. Mais, là encore, aucun détail sur la façon dont le cabinet Wood Mackenzie est arrivé à un tel chiffre. Il faut pour ça estimer le nombre de navires qui pourraient être en circulation en 2020, par puissance et par tonnage, ainsi que leur consommation respective selon leur système de propulsion, s'ils sont équipés ou pas d'épurateurs, etc. Une telle estimation ne pourrait être faite qu'à "la louche", disons-le tout-de-suite.



Nous ne savons pas combien coûteront les soutes dans trois ans et cette donnée peut varier énormément, dans les deux sens.

Mais nous n'avons même pas de quoi faire la multiplication de base...

Alors, fallait-il donner des chiffres ?

Eh bien oui ! Les acteurs français de l'économie bleue ont tout intérêt à donner de l'importance à leurs métiers respectifs ; c'est normal.

Les armateurs tiennent dès maintenant à tirer la sonnette d'alarme, au cas où...

Et les cabinets de consultation savent très bien que s'ils veulent qu'on leur confie d'autres études, ils doivent aller dans le sens parfois suggéré par le donneur d'ordre ; j'en ai fait l'amère expérience...

Et voilà pourquoi votre fille est muette*...

*Molière, *Le malade imaginaire*.

La CGT Ports et Docks
demande le retour de la
semaine de 40h.
[Lire le communiqué](#)



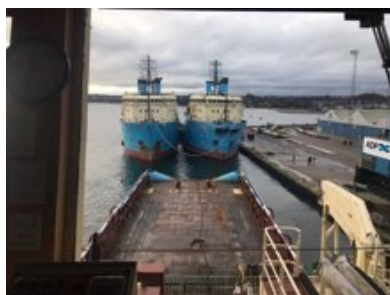
Sommaire

- ✓ Editorial : Des chiffres mais pas beaucoup de lettres . Sébastien D'Aurade
- ✓ Remorquage en tandem. Omar von Breizh
- ✓ Le boujaron. Gildas Tual
- ✓ Lettre d'un capitaine à sa compagnie d'armement. Capt.Hardcook
- ✓ Le "Borda". Sahib (1890)

Remorquage en tandem

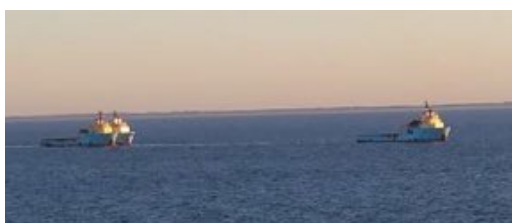
Omar von Breizh

Le 12 décembre 2016, le navire de service AHTS de l'armement danois Maersk, le "Maersk Battler" quitte le port de Federicia au Danemark avec en remorque l'ex-"Maersk Shipper" et l'ex-"Maersk Searcher", deux de ses 8 sister-ships, tous en arrêt dans ce port danois depuis plusieurs mois, pour rallier un chantier de démolition en Turquie.



A quai dans le port de Federicia le convoi prêt à appareiller (on peut distinguer une défense entre les deux coques).

Le 22 décembre, au large de l'île de Sein, le navire remorqueur prévient à 01h55, par VHF, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) d'Étel que l'ex-"Maersk Searcher" a coulé par 140m. de fond suite à une voie d'eau. Le naufrage de ce premier navire entraînant le chavirement du deuxième qui flotte encore malgré tout et reste en remorque.



Le convoi en mer

Le CROSS Corsen prend alors en charge la coordination et maintient le contact avec le remorqueur et son armateur.

Le "Maersk Blatter" confirme qu'il n'y a aucune victime et affirme que les deux coques en remorque sont vides et dépolluées.

Il n'est pas demandé assistance.

A 06h33, le CROSS est avisé que la coque remorquée, l'ex "Maersk Shipper", coule à son tour par 155 m. de fond, toujours dans l'ouest de l'île de Sein.

Toujours pas de victime, le "Maersk Blatter" reprend sa route vers la Turquie tel que prévu pour y être déconstruit.

Des avis urgents aux navigateurs (ARURNAV) sont émis pour signaler les positions des naufrages. Un Falcon 50 de la Marine Nationale survole la zone à la recherche d'éventuels débris ou pollutions. Les journaux locaux, France 3, font leurs gros titres sur ce double naufrage, la presse spécialisée et nationale reportent cet événement de mer. L'association Robin des bois émet un communiqué en considérant que "l'armateur danois Maersk continue de vider ses poubelles au large de la Bretagne, et qu'après avoir abandonné au large de Brest 517 conteneurs tombés depuis le "Svendborg Maersk" le 14 février 2014, la compagnie récidive avec les épaves des "Maersk Searcher" et "Maersk Shipper", elle ajoute que la 1ère compagnie mondiale, a préféré pour des raisons de profits envoyer des navires en fin de vie à la démolition dans un chantier hors Union Européenne alors qu'il aurait été beaucoup plus sûr pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin d'envoyer ces 3 navires dans les chantiers de démolition de Grenaa et Esbjerg au Danemark ou de Gand en Belgique parfaitement équipés pour traiter des navires de cette taille et de cette catégorie. L'association renchérit qu'il n'y a pas de petits profits, et que c'est sans doute pour économiser du fioul et la gestion de 2 équipages que Maersk a procédé au remorquage à risque vers la Turquie de 2 navires à démolir par un autre navire à démolir" Etc.

La citation est un peu longue mais en raccourci, c'est un peu ce que pensent certains bretons de la région.

Les documents demandés à l'armateur (certificats de remorquage, passeports verts et plans détaillés des deux coques) et fournis à la préfecture maritime, permettent de constater que les deux coques ont été dépolluées avant leur transit.

Le 23 décembre 2016, un avion des douanes, lors d'un vol d'observation, a constaté la présence d'une légère irisation à proximité des zones de naufrage. Brassée naturellement par l'état de la mer, elle se dispersera et s'évaporerait.

La compagnie Maersk devra néanmoins présenter dans un rapport à la préfecture maritime les résultats de ces investigations et, le cas échéant, les actions nécessaires pour écarter tout danger potentiel grave pour l'environnement.

Nous n'allons pas dans cet article polémiquer sur le sujet de la pollution.

La question posée à des spécialistes du remorquage porte plutôt sur le plan technique.

Voici résumé leur point de vue :



Le "Maersk Battler"

Les deux coques étaient remorquées à couple l'une de l'autre.

Ce type d'amarrage est plutôt réservé pour les eaux abritées ou fermées.

La méthode pour remorquer en haute mer deux coques (ou plus, les hollandais de Smit-Lloyd ont même fait du remorquage en quadruple) est le remorquage en ligne.

La ligne de remorque du second remorqué étant plus longue que la ligne du premier remorqué.

Cette technique est encore plus complexe que le remorquage simple et requiert une maîtrise et des compétences certaines de l'équipage du remorqueur pour la mise en place, le calcul des longueurs de remorque et de l'enfoncement des remorques sous l'eau, la vitesse du convoi etc.

Les remorques sous l'eau servent d'amortisseurs aux retours de tension et aux à-coups subis en raison de l'état de la mer etc.



Aucune des deux lignes de remorque ne devant jamais sortir entièrement de l'eau sous peine de casser immédiatement quel que soit leur diamètre. [Suite page 3.](#)



L'utilisation de deux remorques



Suite de l'article "Remorquage en tandem" de la page 2.

Le remorquage en tandem en ligne avec une 1e remorque frappée sur la 1e coque et une 2e remorque entre la 1e et la 2e coque ne devra être monté que pour des remorquages dans des eaux abritées.



Il est étonnant que les deux coques du convoi qui ont coulé au large de Sein aient été remorquées en étant amarrées à couple et non pas remorquées "en tandem en ligne".

Curieusement, il est à noter que la même technique de remorquage "à couple" avait été employée en 2013 au large des côtes américaines par un autre spécialiste de l'offshore, Tide Navigation, dans la même configuration. Une des deux coques remorquées à couple en route pour un chantier de démolition avait pris de la gîte et les Coast Guards avaient été déployés pour éviter tout risque de pollution (même si comme pour nos deux coques au large de Sein les deux coques étaient dites dépolluées) et assurer le bon acheminement vers le chantier de démolition.



Voir la vidéo : <http://tinyurl.com/h7jyzer>

Outre le danger de pollution, il reste celui de croche à 60 et 70 milles au large de la Bretagne comme le rappelle l'association Mor Glaz dont objectif est la "défense de la mer, des marins, de la faune et de la flore marine".

Voyons à New York par exemple les centaines de rames de métro déclassées et dépolluées immergées au large pour créer des récifs artificiels et destinées à faire revenir la faune et la flore marine.



Voir la vidéo <https://youtu.be/5gOfLCeyuZA>

Pour rester positif cela fait, au large de la Bretagne, deux belles godières telles que l'on appelle les lieux de cachette du tacaud (appelé aussi gode).

Pour les pêcheurs intéressés, la position de l'ex-"Maersk Searcher" est 48°04'20"N - 006°24'48"W, à environ 700 m au sud de la position estimée au moment du naufrage. Celle de l'ex-"Maersk Shipper" est 47°56'75"N - 006°36'79"W, à environ 7,4 km au sud de la position estimée au moment du naufrage. Tous les deux beaucoup plus à l'ouest de l'île de Sein que ce que les 1e informations le laissaient penser.



Le boujaron

Gildas Tual

Boujaron : nom masculin.

- (Marine) Récipient, le plus souvent de fer-blanc, qui sert dans la cambuse à distribuer des rations de divers liquides à un équipage et qui contient un peu moins d'un seizième de litre.

- (Par extension) Ration journalière d'alcool que percevaient les marins en service dans les colonies, ou les pêcheurs dans certains pays.

En Islande, chaque équipe recevait une distribution avant et après le quart de pêche. Il y avait de la sorte six boujarons réglementaires ; le boujaron est de six centilitres. Soit déjà trente-six centilitres d'alcool par jour à chaque homme ! (J-M Grossetête, La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande, Ancre de Marine Editions, 2001, réédition de l'édition originale de 1921).

Mr Le curé de l'île d'Ouessant assurait au moins jusqu'aux années 1970 un bulletin mensuel sous le nom : le phare d'Ouessant.

A coté des différentes rubriques d'information concernant la paroisse, dans son bulletin N°39 de décembre 1958 le curé d'Ouessant relatait cette histoire qui, je l'espère vous plaira :

Nous les Cap-horniers

Ce titre est celui d'un livre publié par Georges Aubin chez Flammarion. Il est fait mention dans ce livre d'un Ouessantais, Malgorn que je n'ai pas encore identifié.

La scène se passe sur le trois mats nantais "Lamartine", il y a une cinquantaine d'années

(donc dans les toutes premières années du 20ème siècle) au cours d'un voyage qui comporta 160 jours de mer ininterrompus.

Depuis San Francisco, le capitaine, en application des nouveaux règlements, supprima le "Boujaron". Et pourtant, il y avait à bord deux barriques de tafia, contenant 225 litres chacune. On imagine la mauvaise humeur de l'équipage, ses tentatives pour faire rétablir le Boujaron.

Le Capitaine demeura inflexible. Quant aux hommes, l'obsession des deux barriques ne cessait de les poursuivre.

Un jour que le novice lavait la vaisselle, on l'interpella :

"dis donc castor, toi qu'as de l'instruction, pourrais tu nous dire combien ça fait de boujarons, deux barriques de tacco ?"

Le novice avait son certificat d'étude mais l'arithmétique n'était pas son fort.

"deux barriques de tafia de 225 litres, ça fait 450 litres. Dans 450 litres, combien de fois 6 centilitres ? le problème était bien posé, mais la solution ne se laissait pas deviner. S'embrouillant dans les virgules et dans les zéro, le novice hasarda une réponse où il avait malheureusement glissé un zéro de trop : "75.000 boujarons !"

L'équipage n'en revenait pas.

Malgorn, admiratif et songeur à la fois, évaluant en connaisseur les possibilités offertes par une telle abondance, lança les yeux au ciel, "75.000 boujarons, gacht ! de quoi flanquer une sacrée cuite à toute l'escadre de la Méditerranée"

Et, pensant à leurs misères, à leurs privations de toutes sortes, à la mer inclémentaire qui les secouait rudement, il acheva, se révoltant contre leur malheureuse condition, "si ça fait pas grand' pitié de voir ça... Et à bord d'un navire français encore ! laisser perdre tout ça, au lieu d'en faire profiter les hommes ! Ah non, vrai, il y a de quoi se foutre dans la douane !"

Pour finir, les hommes eurent tout de même un boujaron, dans des circonstances qui expliquent le titre de cette histoire : la frousse.



Lettre d'un capitaine à sa compagnie d'armement

Nous reproduisons la copie d'une lettre qui circulait dans les bureaux maritimes il y a de nombreuses années à une époque où les télécopieurs, e-mails et autres moyens de communication modernes n'existaient pas.

To : Messrs . WOOD MILL & C°
As Owners, somewhere in London.

Chers Messieurs, Dear Sirs,

Je me hâte de vous informer, avec regret, que par suite d'une légère erreur d'interprétation, certains évènements se sont déroulés dont je voudrais vous faire le récit avant que vous ne vous fassiez une idée préconçue et erronée à la lecture des racontars de la presse mondiale qui auront une tendance certaine à dramatiser cette affaire.

Nous venions juste d'embarquer le pilote et le jeune élève-officier était de retour à la passerelle après avoir échangé le pavillon "G" contre le pavillon "H". C'était son premier voyage et il avait des difficultés à ferler convenablement ce pavillon "G". Je suis allé lui montrer comment faire. A la fin de l'opération je lui ai dit "larguez".! Bien que plein de bonne volonté, le garçon n'est pas très doué, ce qui m'a obligé à lui répéter l'ordre sur un ton plus ferme.

A ce même moment, le "Chief-Officer" sortait de la chambre de navigation et supposant que mon ordre "LARGUEZ" s'appliquait aux ancres le répercuta immédiatement à l'Officier sur le gaillard d'avant. L'ancre de bâbord était déjà prête pour le mouillage et elle fila instantanément.

Le navire était en route à demi-vitesse et la chaîne tendue s'avéra être un effort insupportable pour le frein du guindeau et dévala toute entière jusqu'à l'étagère, dont je crains que les avaries ne soient assez importantes.

L'effet de freinage de l'ancre mouillée fit évidemment brusquement dévier le navire de sa route et l'orienta directement vers un pont mobile qui franchit un affluent de la rivière que nous étions en train de remonter.

Le contrôleur chargé de la manoeuvre du pont fit preuve d'une remarquable présence d'esprit en ouvrant rapidement ledit pont pour laisser le passage, à mon bateau.

Malheureusement, il en oublia le trafic routier.



Si bien que le pont en s'ouvrant à demi déposa sur notre avant une Volkswagen, deux cyclistes et un camion chargé de bestiaux. Mes hommes sont actuellement en train de rattraper ces bêtes, qui, si j'en juge par la nature de leurs cris, sont sans doute des cochons.

Pour tenter de stopper le navire, l'Officier de l'avant fit mouiller immédiatement l'ancre de tribord, d'ailleurs trop tard pour servir à quoi que ce soit, puisque cette ancre tomba sur la cabine de contrôle du pont.

Dès que l'ancre de bâbord eut été mouillée, j'ai aussitôt manoeuvré le transmetteur d'ordres avec la machine pour commander "EN ARRIERE TOUTE" et j'ai en outre immédiatement et personnellement téléphoné au Chef mécanicien afin qu'il mette le maximum de puissance en arrière.

Le Chef me répondit que la température de l'eau était de 12°C et m'a également demandé s'il y avait un film en soirée.

Ma réponse n'est pas indispensable dans ce rapport....

Jusqu'à maintenant, j'ai limité mon récit aux diverses activités survenues à l'avant du bateau. A l'arrière cependant, ils avaient quelques problèmes...

Au moment même où l'ancre de bâbord filait au fond, l'Officier de l'arrière surveillait la prise de remorqueur, et la remorque pendait, à l'aplomb du croc.

Le ralentissement soudain du navire dû au mouillage de l'ancre fit que le remorqueur s'engagea sous l'arrière du bateau, ceci juste au moment où, selon mes ordres promptement exécutés, l'hélice se mit à battre en arrière à toute vitesse. L'Officier fit promptement raidir la remorque, ce qui retarda quelque peu le naufrage du remorqueur et permit à son équipage de se sauver la nage.

Bizarrement, au moment même où l'ancre de bâbord touchait le fond, survint une panne générale d'électricité à terre. Le fait que nous étions justement au dessus d'une zone de câbles électriques immergés peut laisser penser que nous avons touché quelque chose au fond de la rivière, et c'est fort heureux que le câble de haute-tension que nous avons fauché avec le mât de misaine n'ait pas été alimenté, remplacé sans doute par les câbles immergés. Mais le black-out à terre étant complet on ne peut affirmer où est tombé le pylône de haute-tension.

Je suis toujours surpris en constatant le comportement des étrangers au cours des moments de crises mineures. Le pilote, par exemple, est actuellement recroquevillé dans un coin de mon salon se parlant alternativement à lui-même ou pleurant après avoir absorbé une bouteille de gin dans un laps de temps surprenant qui devrait être inscrit dans le livre des records de la firme Guinness.

Le patron du remorqueur, par ailleurs, a réagi avec une certaine violence, et a dû être maîtrisé par le steward qui l'a enfermé dans l'infirmerie d'où il me destine très haut des paroles tout-à-fait inacceptables pour mon navire et pour ma personne.

Je vous adresse ci-joint les noms et les adresses des conducteurs et des assureurs des véhicules tombés sur mon bateau, détails que le 3ème lieutenant a réussi à noter après avoir assez vivement évacué le gaillard d'avant. Ces renseignements pourront vous permettre de vous faire rembourser les dommages qu'ils ont occasionnés aux rambardes tribord, par le travers de la cale n°3.

Je termine ce rapport préliminaire car il m'est difficile de me concentrer à cause des sirènes de police et des éclairs des projecteurs.

Il est triste de penser que, si le cadet avait réalisé qu'il était inutile de hisser le pavillon de pilote après la nuit tombée, rien de tout cela ne serait arrivé.

Code International des Signaux - pavillons alphabétiques et Signaux numériques

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
U	V	W	X	Y	Z	0	1	2	3

Pour mon rapport comptable hebdomadaire je consigne ces quelques évènements sous les numéros T/750101 à T/750199, compris.
Sincèrement

J.F.C. HARDCOOK
Captain

Le "Borda"

L'École navale, instituée lors de la réorganisation de la flotte, fut d'abord divisée en deux écoles, l'une à Brest, sur le "Tourville", l'autre à Toulon, sur le "Duquesnes". On devait y admettre 200 ou 300 élèves dans chaque. On s'est aperçu que c'était beaucoup trop, surtout si l'on songe que sous l'Empire on y passait trois années, et que la marine étant peu en l'honneur, l'avancement s'en ressentait, de sorte qu'il n'était pas rare de rencontrer des aspirants à barbe grise.

C'est sous le ministère Decrès que les familles demandèrent la mise à terre de l'École, ce à quoi l'empereur répondit que tant que l'on aurait pas trouvé le moyen d'élever les marins sous l'eau il fallait au moins les élever dessus.

À notre époque des torpilleurs, on pourrait peut-être essayer cette éducation sous-marine ; pas sûr que ce serait du goût de tout le monde, puisqu'on reparle de débarquer l'école. La Restauration n'y manqua pas et installa l'école à terre, à Angoulême ; mais dès 1827 on rétablit le vaisseau à Brest ; en 1834, c'était "l'Orion". Les élèves de l'École navale sont aujourd'hui sur le "Borda" et y passent deux années à étudier le matelotage, la manœuvre, le canon, le fusil et divers cours très



Le "Borda" - Navire-école

intéressants qui doivent en faire des savants accomplis ; de plus que leurs aînés, ils ont à s'occuper de mécanique et de chauffe. Une corvette est adjointe au "Borda", inamovible sur ses ancres, pour aller faire l'exercice des voiles ; surmontant bien vite certaines hésitations bien naturelles au sortir du collège, ils deviennent en peu de temps, la jeunesse aidant, d'excellents gabiers, aussi fiers du petit couteau -le gabier- lui aussi à l'insigne du matelot- que du grand sabre auquel ils sont accrochés les jours de sortie, rares comme les beaux jours, à Brest surtout ...

Extrait de Marins et navires, anciens et modernes, par Sahib, 1890

Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association "Les Abris du Marin"



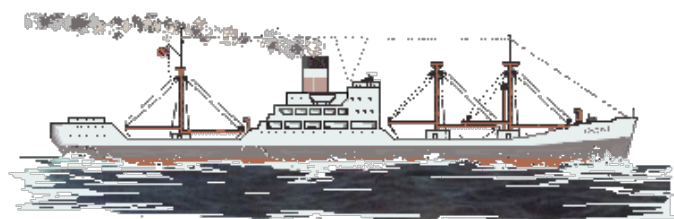
<http://www.lesabrisdumarin.fr>

Faire un don :

http://www.lesabrisdumarin.fr/740_p_41325/adhesion.html



Je fais un don à la SNSM :
<https://don.snsm.org>



Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@dbmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de **Marinfos** : <http://marinfos.e-monsite.com>